STYCZEŃ 1938
ROK XIV Nr 1



Cena egz. 90 gr.

Kronika kajakowa

Z Okręgu Śląskiego P. Z. K.

Projekt pracy turystycznej na rok 1938.

Komisja Turystyczna Okręgu Śląskiego P. Z. K. ustaliła następujący plan pracy turystycznej Okręgu na rok 1938:

3 maja 1938 r. — otwarcie sezonu. Spływ na trasie Mysłowice — Nowy Bieruń, który wyruszy bezpośrednio po zakończeniu zawodów krótkodystansowych, organizowanych w tym dniu przez Sekcję Kajakową PPW Katowice.

1 — 10 czerwca 1938 r. — Spływ na Zielone Święta Dunajcem z Nowego Targu do Nowego Sącza — organizuje Śląski Okręg PZK.

[illegible]

1. Obóz Wędrowny od 1 — 30.V.1938 r. na trasie Suwałki — Łomża — organizuje Klub Kajakowy Oddz. LMK. przy Zarządzie Centralnym Wsp. Interesów w Katowicach.

2. Obóz Wędrowny od 1 — 30.VI.1938 r. na trasie Działoszyn — Kościerzyna, organizuje Sekcja Wioślarsko-Kajakowa Śl. Obwodu Kolej. LMK Katowice.

3. Obóz Wędrowny od 1 — 30.VII.1938 r. na trasie Kobylnik-Wilno, organizuje Sekcja Wioślarsko-Kajakowa Śląskiego Obwodu Kolej. LMK. Katowice.

4. Obóz Wędrowny od 1 — 30.VII.1938 r. na jeziorach Brasławskich, organizuje Klub Kajakowy Oddz. LMK. przy Zarządz. Centr. Wspóln. Interesów Katowice.

5. Obóz Wędrowny od 1 — 30.VIII.1938 r. na trasie Kobylnik — Wilno, organizuje Klub Kajakowy Oddz. LMK. przy Zarz. Centralnym Wsp. Int. w Katowicach.

6. Obóz Wędrowny od 10 — 30.VIII.1938 r. na trasie Mysłowice — Sandomierz, organizuje Sekcja Kajakowa PPW Katowice.

7. Obóz Wędrowny od 1 — 30.VIII.1938 r. na trasie Sambor — Zaleszczyki, organizuje Sekcja Wioślarsko-Kajakowa Śląskiego Obwodu Kolej. LMK. Katowice.

8. Obóz Wędrowny od 1 — 30.IX.1938 r. na trasie Brzeżany — Zaleszczyki, organizuje Klub Kajakowy Oddz. LMK przy Zarz. Centr. Wsp. Int. Katowice.

9. Obóz Wędrowny zagraniczny od 1 — 30.VII.1938 r. rzekami alpejskimi Austrii, organizuje Śląski Klub Kajakowy Chorzów.

Zakończenie sezonu w październiku 1938 r.

Projekt kalendarza sportowego Okręgu Śląskiego PZK [illegible] z zawodami, organizowanymi przez Zarząd Gł. PZK.

[illegible] maja — otwarcie sezonu. Zawody krótkodystansowe na Przemszy. Organizuje Sekcja Kajakowa PPW. Katowice.

[illegible] krótkodystansowe i sztafeta [illegible] szy. Organizuje Klub Kajakowy [illegible]

15 maja — Zawody krótkodystansowe na Przemszy, organizuje Sekcja Wioślarsko-Kajakowa Śl. Obwodu Kolejowego LMK. Katowice.

22 maja — Zawody średnio i krótkodystansowe na Przemszy (Modrzejów most), organizuje Sekcja Kajakowa PPW Katowice.

26 maja — Obóz w Łęgnowie. Eliminacja przed zawodami w Berlinie.

29 maja —

[illegible]

12. czerwca — Zawody krótkodystansowe w Katowicach na stawie „Bugli" (3 okrążenia) w ramach dorocznego festynu pocztowców — organizuje Sekcja Kajakowa PPW Katowice.

16 czerwca — Zawody krótko i średniodystansowe na Przemszy. Modrzejów — Brzezinka (5 klm), organizuje Oddz. Kajakowy Sokoła Katowice.

19 — 25 czerwca — Treningi przed zawodami okręgowymi.

26 czerwca — Zawody i Mistrzostwo Okręgu Śląskiego PZK (10 i 1 km — Mysłowice — Jeleń, organizuje Okręg.

29 czerwca — Zawody średniodystansowe (5 klm) w Czechowicach w ramach dorocznego „Święta Morza" organizuje Drużyna Wodna ZS Czechowice.

3 lipca Mistrzostwa Śląska (18, 7 i 1 km Mysłowice — Jeleń — Chełmek), organizuje Śląski Okręg PZK.

9, 10 lipca — Mistrzostwa Polski w Pucku.

[illegible]

[illegible]

31 lipca —

5, 6 i 7 sierpnia — Zawody w Sztokholmie.

21 sierpnia — Zawody długo, średnio i krótkodystansowe Mysłowice — Jeleń — Chełmek, organizuje Sekcja Kajakowa PPW Katowice.

28 sierpnia —

4 września — Zawody Jubileuszowe Mysłowice — Jeleń 10 km, organizuje Klub Kajakowy Katowice.

11 września — —

18 — 24 września — Obóz i zawody eliminacyjne, punktowane, przed jesiennymi zawodami międzyokręgowymi.

25 września — Jesienne Regaty Międzyokręgowe.

2 października — Zamknięcie sezonu. Zawody długodystansowe Goczałkowice — Nowy Bieruń, organizuje Sekcja W. K. Śl. Obwodu Kolej. LMK Katowice.

Proponowane zmiany w projekcie kalendarza sportowego zechcą PT Kluby (Sekcje) zgłosić na najbliższym zebraniu Zarządu Okręgu Śląskiego PZK za pośrednictwem swoich przedstawicieli w Zarządzie Okręgu.

KALENDARZ SPORTOWY

na 1938 rok

opracowany przez Komisję Yachtingu Motorowego w Polsce

Maj 1, godz. 12 Maraton, Warszawa — Józefów — Warszawa, organizowany przez Akad. Związek Sport.

Maj 9, godz. 11 Wycieczka do Józefowa, organizowana przez Warsz. Tow. Wiośl.

Maj 15, godz. 11 Wyścig „Warszawa — Osiedle O. Y. K. — Warszawa", organizowany przez Ofic. Yacht klub.

Maj 26, godz. 12 Wyścigi okrężne między mostami, organizowane przez Sekcję Wodno-Motorową Polskiego Touring Klubu (dawn. Wodny Klub Motor.).

Czerwiec 5 — 6, godz. 10 Wycieczka do Wilgi, oranizowana przez Warsz. Tow. Wiośl.

Czerwiec 16, godz. 8 Maraton „Warszawa — Toruń", organizowany przez Komisję Yacht. Motor.

Czerwiec 26, godz. 11 Wycieczka do Góry Kalwarii, organizowana przez Ofic. Yacht Klub.

Lipiec 3, godz. 10 Wyścig „Warszawa — Modlin — Warszawa", organizowany przez Ofic. Yacht Klub.

Lipiec 14 — 17, godz. 8 Raid do Gdyni, organizowany przez Ofic. Yacht Klub.

Sierpień 14 — 15, godz. 9 Mistrzostwa Polski w Augustowie, organizowane przez Komisję Yacht. Motor.

Sierpień 27 — 28, godz. 9 Raid „Warszawa — Zegrzynek — Warszawa", organizowany przez Ligę Morską i Kol., Oddział fabr. Steinhagen i Strański.

Wrzesień 11, godz. 11 Konkurs zręczności na wodzie, organizowany przez Yacht Klub Polski.

ROK 14 WARSZAWA, STYCZEŃ 1938 R. № 1

Sport Wodny

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM WIOŚLARSTWA ŻEGLARSTWA PŁYWACTWA TURYSTYKI WODNEJ JACHTINGU MOTOROWEGO



Łyżwiarstwo pod żaglem z zamiłowaniem uprawiane jest na jez. Charzykowskim.

Racjonalny trening na ślizgu lodowym

Nowy rok 1938 przyniósł nam ze sobą mróz. Zima już jest, niedługo jeziora pokryją się grubym, dobrym lodem, trzeba będzie pomyśleć o wyniesieniu ślizgów ze schronów. Stojąc u progu sezonu żeglarstwa zimowego warto jest zastanowić się nad tym, na jakich podstawach należy oprzeć racjonalny trening. Skorzystajmy więc z szeregu uwag zamieszczonych przez Joachima Tidicka w cyklu artykułów na łamach tygodnika „Die Yacht".

Przede wszystkim pamiętajmy, że nie każda przejażdżka jest treningiem, jadąc bowiem na spacer staramy się zwykle obrać kurs, który możliwie mało męczy, a daje dużo przyjemności, tymczasem trening powinien mieć na celu jak najlepsze opanowanie techniki okrążania znaków kursowych, lawirowania na wiatr oraz lawirowania z wiatrem. To ostatnie jest szczególnie ważne, gdyż jak wynika z istoty wiatru pozornego, żeglować na ślizgu z wiatrem [illegible] można — trzeba zatem lawirować. Ponieważ głównym zadaniem żeglarza, pragnącego brać udział w regatach, jest nabycie umiejętności osiągania jak największej szybkości przypomnijmy sobie, że szybkość ślizgu w dogodnych warunkach może przewyższać szybkość wiatru prawdziwego trzy do czterech razy. Osiąga się to wtedy, gdy kierunek wiatru prawdziwego tworzy z kursem kąt zawierający się w granicach 90° 120°, wówczas wiatr pozorny pada pod kątem 30° do kierunku jazdy. Żagiel musi być wtedy oczywiście odpowiednio przyciągnięty, tworząc kąt około 20° z osią ślizgu.

A teraz start. Ustawiamy ślizg dokładnie pod wiatr i wybieramy szkoty. Następnie załoga rozpędza ślizg biegnąc obok, jednocześnie sternik obraca lekko koło czy rumpel tak, by ślizg łagodnym łukiem zaczął odpadać od wiatru, a żagiel wypełnił się. Teraz ślizg zaczyna się już wyrywać z rąk i załoga skokiem musi się znaleźć w kokpicie. Po usadowieniu się należy ślizg naprowadzić natychmiast na właściwy kurs, oraz ustalić najkorzystniejsze położenie żagla.

Jeśli pragniemy żeglować z wiatrem, to nie można jechać po linii prostej, droga będzie biegła zygzakiem w [illegible] wiatru naprzemian prawego i lewego halsu.

Podobnie jak przy lawirowaniu na wiatr tak i tutaj



Monotyp 15 m².

nie można dokładnie określić kąta pomiędzy kursem a kierunkiem wiatru właściwego, zależy on bowiem od konstrukcji ślizgu, doświadczenia załogi i warunków lodowych. Miękki, pokryty śniegiem lód zawsze utrudnia jazdę. W każdym razie żeglarz musi pamiętać, by raczej zbliżać się do pół wiatru niż do pełnego. Ślizg nie powinien stracić szybkości, bo stanie, a wtedy trzeba wysiąść, ustawić go pod wiatr i tak dalej — słowem powtórzyć start.

Żeglując na wiatr zwiększamy szybkość przez odpadanie, żeglując z wiatrem odwrotnie: przez wyostrzanie.

Przypomniawszy sobie te zasadnicze rzeczy można rozpocząć trening. Będzie on najbardziej skuteczny jeśli kilku żeglarzy połączy się w grupę treningową celem wspólnej pracy. Oczywiście dobrze jest jeśli wszystkie ślizgi posiadają tę samą wartość regatową i należą do jednej klasy, gdy jednak równego sprzętu brak, to i wtedy lepiej ćwiczyć razem niż pojedyńczo. Warunkiem koniecznym osiągnięcia naprawdę znacznych wyników jest dobra wola i chęć współpracy.

Jako trasę treningową obieramy trójkąt oznaczony trzema znakami. Wprawdzie międzynarodowe przepisy wymagają, by łączna długość boków trójkąta wynosiła 5 kilometrów, ale dla treningu lepsza jest krótsza trasa, gdyż przebywając ją częściej lepiej uczymy się okrążać znaki kursowe, co jest przecież bardzo ważne. Ma to jeszcze tę dobrą stronę, że znaki są bliżej, łatwiej je dojrzeć, a zatem lepiej można ustalić najwłaściwszy kurs nie nakładając drogi.

W miarę postępowania treningu trasę trójkątną trzeba często zamieniać na trasę prostolinijną. Znaki rozstawia się w ten sposób, aby prosta łącząca je leżała ściśle w osi wiatru. Dzięki temu jeden kurs jest zawsze skierowany z wiatrem, drugi pod wiatr, startujemy jednak zawsze na wiatr. Żeglowanie na prostej doskonale uczy umiejętności okrążania znaku, przy którym wypada zwrot o 180°, poza tym zmusza do ustawicznego lawirowania i to zarówno na wiatr jak i z wiatrem.

Drugim niezmiernie ważnym czynnikiem racjonalnego treningu są próbne, wewnętrzne regaty. Aby jednak mogły one osiągnąć swój cel muszą się niczym nie różnić od regat związkowych, czy międzynarodowych. Wszyscy [illegible] wodnicy startujący powinni przed tym dobrze nauczyć się przepisów regatowych i stosować się do nich [illegible] ścigu. Nie wolno bowiem zapominać, że jeśli przepisy na wodzie służą jedynie do utrzymania walki na poziomie rycerskim, to w żeglarstwie lodowym mają jeszcze [illegible] ochronę zawodników przed ciężkimi wypadkami. Nad bezpieczeństwem regat muszą czuwać nie tylko organizatorzy, ale jeszcze bardziej sami zawodnicy.

Niedoświadczonych i młodych zawodników przestrzega Tidick przed bezmyślnym naśladowaniem sterników, którzy ze startu zdołali wyrwać się pierwsi. To, że prowadzą bieg nie dowodzi jeszcze ich większej umiejętności, może to być poprostu przypadek lub częściej jeszcze zasługa ślizgu. Dalsi zawodnicy powinni zamiast naśladować, spróbować raczej czy przez odpadanie od wiatru, względnie wyostrzenie szybkość nie zwiększy się. Celem próbnych regat i treningów grupowych jest właśnie umożliwienie takich eksperymentów. Oczywiście po treningu warto jest przedyskutować zaobserwowane błędy i poczynione „wynalazki", jest to nawet konieczne ale... wymaga dobrej woli. Jeśli niema kogoś bardziej doświadczonego, który mógłby powiedzieć jak nie należy postępować, a jaka metoda jest skuteczna, warto powtórzyć wyścig ze zmianą załóg na ślizgach. W ten sposób można stwierdzić, która załoga jest lepsza, by potym dowiedzieć się od niej co robiła celem osiągnięcia zwycięstwa. Gorzej jest jednak gdy lepszy sternik okaże się egoistą, wtedy próba nie da żadnych rezultatów.

Dzięki takiej metodzie pracy zyskają nie tylko ludzie, ale i ślizgi. Wspólnymi siłami można poczynić wiele poprawek, ulepszeń, usunąć błędy, pamiętając jednak o tym, by nie „poprawiać" ślizgów monotypowych.

Teraz jeszcze kilka słów poświęconych specjalnie załodze. Istnieje bardzo wielu sterników, którzy pragną wszystko robić osobiście, dla nich człowiek znajdujący się na przednim siedzeniu jest tylko bezużytecznym, choć koniecznym, żywym balastem. Mniemają oni, że dobry ślizg i dobry sternik wystarczą do wygrania regat. Pogląd ten jest zgruntu fałszywy i potwierdziło to wiele regat międzynarodowych. Dobra załoga znaczy zawsze bardzo wiele, szczególnie jaskrawo objawia się to przy silnym wietrze.

Szkotowy, podobnie jak sternik, musi doskonale wyczuwać ruchy ślizgu, musi doskonale zdawać sobie sprawę skąd wieje wiatr prawdziwy, by zawsze dobrze obsłużyć żagiel. Od jego zręczności, zapału i woli zwycięstwa zależy w znacznej mierze powodzenie Na potwierdzenie tego co było wyżej powiedziane Tidick przytacza następujące przykłady.



Start monotypów 15 m².

Dwudziestometrowy, estoński ślizg „Phautam" żeglował w czasie regat przy bardzo ostrym wietrze rozwijając znaczną szybkość. W pewnym momencie sternik czując, że za chwilę ślizg się położy, krzyknął na szkotnego by wyluzował żagiel. Ten jednak umiał lepiej wyczuć ruch ślizgu i wiedział, że wywrócenie jeszcze nie grozi i zamiast luzować wybrał szkot. Efekt był wspaniały, ślizg zwiększył szybkość i wygrał wyścig.

Albo innym razem.. Przy silnym wietrze zachodziła obawa, że maszt się wygina grożąc złamaniem. Szkotowy wysunął się z kokpitu i pomimo znacznej szybkości dostał się przed maszt. Tutaj usiadł okrakiem na pudle chcąc lepiej zaobserwować pracę masztu. Na szczęście obawy okazały się płonne, struna nie została jeszcze przeciągnięta.

Przykłady te wykazują dostatecznie jak wielką rolę odgrywa dobra załoga i jaka załoga na tę nazwę zasługuje. To też przygotowując się do regat, trenujmy stale z tym samym szkotowym. Sternik, który dopiero na dzień lub dwa przed regatami szuka załogi i to dobrej załogi, nie wart jest być sternikiem. Można śmiało twierdzić, że taki nigdy wielkich wyników nie osiągnie, gdyż odpowiednie zgranie się załogi ze sobą jest rzeczą niezmiernie ważną. No, ale o tym nie trzeba pisać, przecież każdy to wie.

Bogusław Kaliński.



Na jeziorze Czerniakowskim.

Na lód!

Mróz.. Jeziora, jeziorka i stawy „stanęły".

Dla żeglarzy radość. Oczywiście dla tych, co zimy sposobem niedźwiedzim nie przesypiają.

Nawet w Warszawie można uprawiać żeglarstwo lodowe. Jacht Klub A. Z. S. robi to już trzecią zimę.

Gdzie?

Na Czerniakowie na jeziorze, które na planach Warszawy nazywa się Łacha Siekierkowska. Oczywiście jest to teren dla żeglarstwa lodowego „dla optymistów". Jeziorko jest wąskie, ale „za to" długie.

Dojazd tramwajami „W" i „2" do ulicy Goraszewskiej, potem w lewo...

Na czym?

Na dwóch patykach, trzech kawałkach blachy i kawałku płótna.

Bo zrobić jacht lodowy nietrudno. Trzeba tylko trochę chcieć i trochę wiedzieć co się chce.

Z czterech desek długości 3.00 m, szerokości 75 mm i 160 mm, grubości 14 mm robimy rurę, jedną deskę dług. 1.30 m, szer. 210 m. grub. 16 mm dajemy jako płozownicę (na 54 cm od jednego końca, wpoprzek zwierzchu rury). Mocujemy dwie płozy dług. 41 cm, wys. 19 cm, wycięte z blachy żelaznej grub. 5 mm. Na końcu rury (na przodzie naszego jachtu) zakładamy trzecią płozę. Ta musi być obracana na osi pionowej. Siedzenie robimy na skrzyżowaniu płozownicy z korpusem jachtu (nasza rura z desek). Sterujemy zapomocą orczyka połączonego z przednią płozą. Oczywiście sterujemy nogami, bo ręce mamy „zajęte" szkotem. Maszt wstawiamy w wycięty otwór w korpusie w odległości 1.40 m od płozownicy, mocujemy „wantami" z drutu i... jacht lodowy jest gotowy.



Jacht lodowy „typu" J. K. AZS.

Maszt i żagiel najlepiej użyć od „starej piątki" lub kajaka. Pamiętać tylko należy, żeby nie był za mały. Pięć metrów kwadratowych jest dobre, mniejszemu będzie „ciężko" ciągnąć i nas i nasz jacht.

Oczywistym jest, że gdy na lodzie jest śnieg, szczególniej gdy jest on zmarźnięty jacht będzie ruszał się słabo, ale wtedy i najbardziej rasowe „piętnastki" będą „robić trudności".

Jacht tu opisany jest typu najnowszego, model roku 1937 wzorowany na jachtach amerykańskich. Taki „Ranger" za 50 złotych przy robocie zleconej warsztatowi.

Przy średnim wietrze i lodzie jacht, który opisuję będzie robił to wszystko czego od niego wymagamy: korkociąg, jazdę „na dwóch nogach" (przy silnym wietrze), jazdę bez sternika (zgubił się...) i t. p.

Można na tym jachcie taksamo wpaść w przerębel, lub zmarznąć na kość jak na najnowszym monotypie 15 m² [illegible].

A więc żeglarze do roboty!

Materiał można kupić lub... pożyczyć, teren nie musi być zaraz Naroczą, a mróz jest za darmo.

Więc tylko trzeba chcieć.

Chciejcie!

To się „poregacimy".

J. Karpiński.

Piszącym żeglarzom w odpowiedzi

Długo nie pisałem. Bałem się...

Bo się może nie podobać... w Augustowie a wtedy będą „pisma oficjalne" do Redakcji Sportu Wodnego i Polskiego Związku Żeglarskiego.

Zato nie będzie do mnie, mimo że podpisuję się imieniem i nazwiskiem, a Redakcja chętnie poda mój adres.

Siedziałem cicho, ale ostatnio (w Nr. 22 Sportu Wodnego) aż dwóch autorów „wlazło mi na odciski" (oczywiście w przenośni).

Ryzykuję!

Może „cenzura" przepuści...

Jeden z autorów napisał dużą „kupę słów", ale... tylko „kupę słów", drugi w artykule swoim wyznał, że dla niego wskazaniem życiowym jest t. zw. „etyka Kalego" (patrz „W pustyni i w puszczy" H. Sienkiewicza):

„Jeśli ktoś Kalemu zabrać krowy to jest zły uczynek; jak Kali zabrać komu krowy to jest dobry uczynek".

Zacznę od „kupy słów" kol. Wierzyńskiego. Zastrzegam się odrazu, że nie lubię ogólników, „głosów z terenu", reform „generalnych' lecz niedokładnie określonych i „olbrzymich większości" malkontentów i krytyków.

Jest według kogoś źle? Dobrze...

Niech powie co jest złe i co zrobić, aby było dobrze. Niech powie w cyfrach, w centymetrach, w kilogramach, ale niech powie konkretnie. Bo dopiero wtedy sprawę postawi rzeczowo. I dopiero wtedy mogą być rezultaty.

Błąd pierwszy kol. Wierzyńskiego: spadek ilości zgłoszeń do regat. Nieprawda. Jako przykład regaty J. K. A. Z. S. w roku 1936 — zgłoszeń 70, w roku 1937 — zgłoszeń 90. To nie jest spadek.

A że do niektórych regat różne kluby lub sekcje (a właściwie ich żeglarze) nie stają, to ich „tajnej dyplomacji" sprawa. I w to nie będziemy wchodzić.

Dawniej, b. dawno stawał do regat żeglarz na pudle przeciw żeglarzowi na pudle. W dodatku pudła też nie były jednakowe.

Te czasy nie wrócą.

Tak jak nie wróci proca Dawidowa lub kusza Wilhelma Tella, gdy jest coś lepszego.

Potem zaczął odgrywać rolę oprócz żeglarza również i konstruktor (a właściwie sprzęt — dzieło konstruktora).

To samo jest wszędzie. Czy w wioślarstwie, czy w automobiliźmie, czy w lotnictwie. Nawet w jeździectwie jest jeździec i koń, a nie tylko jeździec.

Gdy tylko jest sprzęt (żywy lub martwy), to b. dużo od niego zależy.

Dużo, ale nie wszystko. I tu jest błąd drugi:: W artykule swoim pisze kol. Wierzyński „nie pomoże tu najlepsze opanowanie i przyszykowanie jachtu do regat, nie pomoże praktyka żeglarska, mierny żeglarz posiadający jacht szybki minie celownik przed najlepszym żeglarzem prowadzącym jacht konstrukcji starej, wolniejszy".

To nieprawda. Mało! To demagogia!

Nieważne jest to, że kol. Wierzyński nie ma stałych przekonań, że na jesieni na zebraniu w swoim klubie powiedział (może nie dosłownie jeżeli chodzi o formę, ale „dosłownie" jeżeli chodzi o treść) że „tabor nasz jest b. dobry, tylko niema żeglarzy, gdy będą żeglarze to będziemy na naszych jachtach brać jeszcze pierwsze nagrody".

Ważne jest co innego: wyniki regat. Regaty YKP w roku 1937: w klasie „V" — stare V12 i V11 przyszły do mety przed „Świstem" V44; w klasie „S" — stary S21 (dawny „Sire") przed S37 (nowy „Sire"). Również nienajnowszy S27 (Diasek II) przyszedł przed S37. W dodatku na S37 sternik był b. wysokiej klasy.

To samo w regatach AZS 1937 roku: w klasie „V" żeglarek stare V12 przed V39; w klasie „V" juniorów stare V12 i V11 przed trójką „świstów„ V39, V42 i V34; w klasie „S" — „stary" S30 przed najnowszym S37.

To chyba wystarczy.

Odrazu upada zarzut kol. Wierzyńskiego o „jednoroczności" jachtów. Gdyby każdy jacht następny był szybszy od poprzedniego to zaszlibyśmy daleko. Biedni byliby nasi motorowcy na swoich ślizgaczach. Szybko byśmy ich przegonili. Ale to jest tak samo realne jak.. perpetuum mobile.

Zato jak były przygotowane do regat np. V11 i V12. Jak są wogóle przygotowane jachty przed regatami w J. K. AZS, a jak np. w klubie kol Wierzyńskiego: „brody ich długie, suknia plugawa"... Tak utrzymane i nowe jachty nic nie zwojują. I prędko staną się „starymi".

Ale z J. K. AZS przed regatami inne kluby się śmieją. że robimy cuda. żeśmy zwarjowali itp Dosłownie.

Teraz o żeglarzach. Żeglarze ambitni w/g kol. Wierzyńskiego to ci co płyną po pierwszą nagrodę. Reszta jest „niеambitna".

Żeglarz na starej „piątce", który nie tylko zwalczył równie stare jachty, ale wszedł między „świsty" napewno jest i dobry i ambitny, mimo że nagrody nie dostanie.

Przyjdzie i na niego czas, że popłynie np. na „Kresce" (obecnie jednej z najszybszych „piątek" na Wiśle). Jeżeli wtedy będzie tak wychowany pod względem żeglarskim jak to rozumie i jak tego wymaga J. K. AZS to nawet po poważnej awarji (np. złamanie masztu), uszkodzenie naprawi i przyjdzie do mety... drugi, na 6 miejsc nagrodzonych.

Tak było podczas regat Warszawa—Modlin w roku 1937 i tak w moim klubie będzie zawsze.

Bo my wymagamy „ambicji" w takim zrozumieniu, a nie pływania w regatach tylko wtedy gdy „dostanie nagrodę".

Tak postępują nie żeglarze amatorzy, lecz najemnicy.

Zato w J. K. AZS. na dwie stare „piątki" (z r. 1927) były eliminacje bo było 8 amatorów, którzy chcieli na nich startować do regat. To samo jest zawsze z b. dawną „S1", która mimo wieku i mimo b. dużego używania (jako dowód: maszt w ciągu sezonu był 4 razy złamany) w regatach



W pół wiatru w górę Wisły.

nie „asystuje" lecz walczy. Może nie wywalczyć pierwszej nagrody, ale zawsze prawie jest najlepsza w swojej „klasie".

Gdy J. K. AZS. nie miał nowych „piątek", a miał je YKP. i OYKBP. nie rezygnowaliśmy z regat. Bo nasi żeglarze byli naprawdę ambitni.

Kluby zaś „rezygnujące" i „oczekujące", o których pisze kol. Wierzyński przypominają dowódcę patrolu, który „czeka na dalsze rozkazy". Mnie w wojsku uczono, że właśnie tego nie wolno.

Ani czekać, ani... ogólnie krytykować.

Dalej jeszcze jeden błąd autora trwożliwej notatki „Regaty a budownictwo jachtowe":

Przeszkadzanie w regatach przez jachty stare jachtom nowym. Proszę bardzo, niech przeszkadzają. O to nie będziemy mieli żadnych pretensji. Regaty to walka. Obowiązują przepisy, a walczyć nietylko można, ale trzeba.

Stary jacht gdy walczy z nowym, to mu się za to należy jedynie pochwała. Oczywiście gdy walczy uczciwie i zgodnie z przepisami. Nigdy zaś nie jest to „wypadkiem" niekorzystnym.

Następnie znowu błąd, który odrazu poprawiam:

Żadne przepisy nie będą zamykać granicy szybkości. Mogą stawiać wymagania dotyczące minimum wagi, stateczności, mieszkalności i maximum wielkości motoru czyli żagla.

Ale szybkość zawsze będzie można „wyciągać". Oczywiście coraz mniej, i nie do nieskończoności. Czy to utrzymaniem, czy wykonaniem, czy kształtem zawsze można zarobić jakieś chociaż centymetry na godzinę. Dla pewnych warunków wiatrowych.

Przecież nie chcemy pływać wolno. Chcemy nawet na daleką turystykę płynąć szybko. Bo i tak np. Wisła zabiera nam z szybkości około 4 km/godz. (prąd).

Kolega Wierzyński martwi się niewyjaśnionymi przyczynami zniknięcia klasy „M". Ja to wyjaśnię. Główna przyczyna: cena, na którą stać najwyżej „old boya", a tych mieliśmy b. niewielu, a i to ci co byli, nie byli regatowcami lecz wygodnymi turystami, z b. małymi wyjątkami.

Teraz może będzie lepiej, bo jest już trochę mniej lub więcej młodych entuzjastów, których stać na jacht klasy „M".

Zanik klasy „H" stwierdzony przez kol. Wierzyńskiego już się skończył. Klasa „H" odradza się. Zanik zaś był spowodowany przez niekonsekwencję nabywców, którzy gdy były już jachty lepsze (np. „Muszla") budowali gorsze — dawny typ kom. Aleksandrowicza. No i te były „bite" zwykle przez jacht trochę lepszy chodzący pod b. dobrym sternikiem.

Szkoda, że kol. Wierzyński poprzestał na ogólnikach i nie podał jakie „udoskonalenia konstrukcyjne" godne jachtów wyścigowych zaczęto stosować przy budowie nowych jachtów klasy „H".

Poza tym odnośnie wszystkich klas: co to są cechy wybitnie wyścigowe? Dlaczego? Które jachty je mają, a które nie?

Jeżeli kol. Wierzyński wie: to niech odpowie na te pytania. Niech i ja i inni też się dowiedzą.

Najlepszym „dowcipem" kol. Wierzyńskiego jest „zniekształcenie" się klasy „S" od momentu powstania „Dlaska II" i „Wilka".

Toż to nonsens.

Od tego momentu zaczął się postęp. Przestaliśmy patrzyć „jak w tęczę" w stare, jednożaglowe „dziesiątki".

Rezultatem „Dlaska II" i „Wilka" jest cała gromada nowych, dobrych dziesiątek obecnych. Obojętne czy będą to konstrukcji kom. Aleksandrowicza, czy Drewitza, czy Sołtyka.

A że stare „S" kończą się to trudno. One swój czas przeżyły. Jeżeli chodzi o regaty.

A kto budował je jeszcze teraz niedawno jak np. PPW., pod względem zarówno regatowym, jak i wyszkoleniowym (jachty jednożaglowe nie są wskazane do szkolenia) omylił się. I za swoją omyłkę sam płacić musi.

Co do „stanu" dawnych S i V to nie jest on wcale dobry. Wystarczy spojrzeć na „piątki" K. W. Wisły lub Warsz. Kl. Wioślarek (a po za Warszawą jest jeszcze gorzej, np. w Płocku widziałem w roku 1935 również „piątki" kom. Aleksandrowicza w stanie — tragicznym). To już nie są jachty. To „łajby". I to nie dlatego, że stare, lecz dlatego, że niedbale utrzymane. I dlatego te „kopciuszki" niedługo zginą same. Przed tym jednak „narybek żeglarski" nażegluje się na nich i cieszyć się będzie że łatwiej obecnie o „prawo wyjazdu" niż dawniej gdy „stare" były „nowymi", a innych nie było.

Jeżeli chodzi o klasę „V" to kol. Wierzyński ma poglądy na szkolenie wręcz przeciwne moim.

Ja chcę szkolić na jachcie dwużaglowym, z instruktorem, a kol. Wierzyński na jednożaglowym, bez instruktora.

Ja twierdzę, że „stara piątka" manieruje, bo uczy źle przybijać do pomostów, uczy wypuszczać żagiel do przodu przy silnym wietrze i unikać w ten sposób „rufki" lub przerzucenia bomu, a kol. Wierzyński podnosi te cechy jako zalety starej „V".

Kto ma rację nie wiem. Tu niech się wypowiedzą „wyszkoleniowcy".

Dla mnie, „piątka" dla młodych żeglarzy jest dobra „na deser", ale nie jako „danie" szkoleniowe.

Środkami zaradczymi na przegrywanie regat są i będą: żeglarze i mądra polityka klubów jeżeli chodzi o tabor (czy to prywatny, czy klubowy).

Jeżeli zaś chodzi o potrzebę szybkiego wprowadzenia nowych przepisów, to wszyscy wołamy: prędko! jaknajprędzej!

Gdy jednak Kom. Techniczna P. Z. Ż. powiedziała: już, zaraz! to znaleźli się tacy, którzy powiedzieli.... to zaprędko.

W myśl zasady biurokracji (tej najgorszej: podatkowej), którą kiedyś usłyszałem dosłownie: „Każda sprawa musi mieć swój tok".

Wyjście z sytuacji obecnej zaprojektowane przez kol. Wierzyńskiego jest piękne... na papierze.

Ale jak wygląda w rzeczywistości? Monotypy i „wolne"! Bo klasa „ściśle ograniczona przepisami", aby była sprawdzianem doskonałości sterników to... monotyp.

Monotypy zaś już mamy. I to w ilości zupełnie wystarczającej: na jeziorach kilowy „Star", na wszystkich wodach śródlądowych „Olimpijka" i „dwunastka międzynarodowa D" oraz projektowany monotyp popularny, tani — 8 m² żagla. W dodatku „olimpijka" jest jednocześnie jachtem nadającym się na zatokę, b. dobrze trzymającym się na fali.

Reszta, wszystko klasy „wolne"?

A co zrobimy z taborem istniejącym? Może spalić? Czy kol. Wierzyński i „olbrzymia większość niezadowolonych" zapłacą za nie?

Bo nie można istniejących jachtów uznać za równe z budowanymi jako wyścigowe w/g wymagań nowych klas „wolnych".

Wtedy dopiero były by regaty „skrzyń" ze „skrzypcami".

Kończąc odpowiedź kol. Wierzyńskiemu na jego „biadolenia" zaznaczam, że piszę nie jako Karpiński z Kom. Techn. P. Z. Ż., lub jako wyrażający opinię J. K. AZS.

Piszę jako członek „braci żeglarskiej", o której głosy chodzi koledze Wierzyńskiemu. Poprostu jako Jerzy Karpiński.

Teraz „przyczepię się" do kol. Dzięcioła, a właściwie tylko do jego „klasyfikacji" (Nr. 22 Sp. Wodn.)

Zaraz na początku widać że kol. Dzięciola „poniosło". I to bardzo.

„Marczewski jest stronny. Ja pokażę salomonową bezstronność.

Zamiar był piękny, chęci również.

Ale... „dobrymi chęciami piekło brukowane". Najpierw... wycieczki osobiste, potem popis... „bezstronności":

„Tabele kol. Marczewskiego zawiłe, przychylne dla J. K. AZS".

Zgoda. Ja proponuję prostszą. Prostszą nawet od tabel kol. Dzięcioła:

Wystarczy aby w klubie był Komandor honorowy, wysoki budżet (zresztą jedno z drugiego wynika) i... płatny sekretarz.

Żeglarze niepotrzebni, tabor też.

Jak ta tabela będzie wyglądać?

Proponuję: ułożyć budżety klubów po kolei, od największego do najmniejszego. I kolejność gotowa. Nawet na początku podobna napewno będzie do proponowanej przez kol. Dzięcioła.

Nie wiem jak punktuje P. Z. T. W., ale jeżeli tak jak mówi kol. Dzięcioł to... źle. A przecież jeżeli ktoś robi źle, to nie dowodzi że wszyscy muszą tak robić.

Może tabele kol. Marczewskiego są złe. Nie wiem. Możemy dyskutować.

Bo tabela kol. Dzięcioła jest doskonała, lecz nam nie chodzi o kolejność zamożności klubów, tylko o „średniego żeglarza", czyli o poziom wyszkolenia i jakość, a nie ilość taboru.

Motywowanie słuszności tabeli tym, że tak liczono w roku 1929, 1930 i 1931 jest niesłuszne. Kolega Dzięcioł w swoich dziecięcych latach również napewno mylił się licząc. Obecnie jednak, dlatego że tak było, nie udaje chyba, że nie umie tabliczki mnożenia.. A lata 1929, 30 i 31 były latami dziecięcymi żeglarstwa w Polsce.

Tabele kol. Dzięcioła zawierają błędy, o ile mogłem sprawdzić w/g wyników regat (np. Warszawa—Modlin, ilość punktów J. K. AZS jest licząc nawet „systemem kol. Dzięcioła" za mała), ale to głupstwo.

Ważniejsze jest to że regaty o nagrodę Prezydenta R. P. i Mistrzostwa Polski są pozbawione swojej wagi. To samo regaty klasy „O" o nagrodę zespołową.

Tych regat nie można punktować tak jak każde inne. Warunki ich są inne zupełnie i znaczenie zdobytego pierwszego miejsca również.

Punktacja kol. Marczewskiego uwzględnia to, a punktacja kol. Dzięcioła za regaty o nagrodę Prezydenta R. P. daje (w/g mojego wyliczenia) zwycięzcy 1 punkt.

To są kpiny...

Albo zła wola.

Jedno i drugie conajmniej nie na miejscu.

Mistrzostwa wyglądają jeszcze „weselej". Kol. Dzięcioł obniża wagę regat w których po całym szeregu startów był... drugi. Czyli poniża między innymi i siebie, bo poniża tego co go pobił: pierwszego.

Może to ma dowodzić „skromności" kol. Dzięcioła.

Jeżeli byśmy punktowali tak jak kol. Dzięcioł to poco wogóle startować? Ważne regaty nic nie znaczą, liczy się tylko miejsca nagrodzone, reszta to... szary tłum, o wynikach decyduje bogactwo klubu. A tymczasem nawet w okolicach „kontrolera" (ostatni w regatach) winna być i jest zwykle walka. A gdy jest walka, to są i jej wyniki. Te wyniki są ważne, te wyniki trzeba liczyć, bo one dają tak pogardzaną przez kol. Dzięcioła „sumę punktów zdobytych".

Inaczej walka na dalszych miejscach się skończy i wszyscy „nie kandydujący" do nagród będą się z regat wycofać, o co chyba kol. Dzięciołowi nie chodzi.

A że dalej „sumę punktów zdobytych" trzeba dzielić przez ilość jachtów to wynika z moich poprzednich wywodów na temat zamożności klubów. Do tego nie wracam.

Jedynym wytłumaczeniem „klasyfikacji" kol. Dzięcioła byłby zawód osobisty lub to co ja nazywam „szowinizmem klubowym".

Wrażenie zaś po przeczytaniu tej „klasyfikacji" jest takie, że miało to być pognębienie, choćby na papierze, tego klubu, który w tym roku raczej dobrze wyszedł (na wodzie i wietrze), ale...

„Góra urodziła mysz". *Jerzy Karpiński.*



Walka morza.

Nadzieje a rzeczywistość

Wodny sport motorowy, a właściwie jego najmłodsza gałąź — jazda na motorach przyczepnych — to najbardziej budujący i godny największego poparcia odłam sportów motorowych.

Ciągłe obcowanie z żywiołem wody, czyste, niezakurzone powietrze, emocja, podniesiona do najwyższej potęgi, a przy tym niemal kompletne bezpieczeństwo — oto walory, które, obok niskiej ceny, zdobywają temu sportowi coraz większą popularność we wszystkich kulturalnych krajach, z wyjątkiem, niestety, naszej Ojczyzny.

Setki tysięcy zrzeszonych „outboard'istów" w Stanach Zjednoczonych, dziesiątki tysięcy w krajach Europy zachodniej, miliony wyprodukowanych motorów — oto cyfry, które mówią same za siebie.

Spójrzmy, co w tej dziedzinie zrobiono w Polsce: otóż najżywiej zajęły się sportem wodnomotorowym... władze policyjne!; wydano przepisy i zakazy, notabene, nie zawsze technicznie wykonalne: sławny jest np. zakaz przekraczania przez ślizgowce szybkości maksymalnej, zbyt niskiej na to, aby się móc wogóle przy niej utrzymać na wodzie.

Dodajmy do tego wprost fanatycznie wrogi stosunek niektórych jednostek prywatnych, szykany kolegów klubowych, wygórowaną cenę benzyny, brak części zamiennych, niesłychanie niski poziom przeciętnej roboty stolarskiej, wspomagany przez brak dobrych rysunków konstrukcyjnych łodzi, a po zsumowaniu otrzymamy obraz tej ohydnej pożywki, w której musi się rozwijać nasz biedny embrion „przyczepniacki". Najgorszych szykan, najdzikszych prześladowań doznajemy jednak, jako motorowcy, ze strony braci wodniaków z pod znaku wiosła i żagli: rzecz znamienna, że o ile wioślarze uważają nas za „rozleniwionych pasibrzuchów", o tyle żeglarze mianują, wprost przeciwnie, „wściekłymi wariatami".

Ani jedni, ani drudzy napewno nigdy nie trzymali w ręku kierownicy ślizgacza, nie widzieli, jak woda tryska wachlarzem z pod łodzi, nie czuli chybotliwości wąskiej łódeczki, gdy się wylatuje wysoko w powietrze na przygodnej fali; żaden też z nich nie włożył tyle, co my starania w pielęgnowanie żywej istoty, zwanej motorem, czy łodzią.

Większość bowiem prawdziwych motorowców sama buduje, lub przynajmniej konstruuje swe łodzie; a trzeba przyznać, że konkuruje przy tym skutecznie z oryginalnymi łodziami zagranicznymi.

Jeżeli chodzi o określenie istoty „zboczenia" motorowego, rację mają zarówno żeglarze, jak i wioślarze, tylko że nie mają racji co do azjatyckiego podejścia do sprawy: nie pamiętają, że sami są też pewnego rodzaju wariatami; oto dowody:

Nieraz można zaobserwować, jak w piękny, słoneczny dzień wybiera się towarzystwo żaglówką na spacer (wiatru, oczywiście, niema ani śladu).

Żaglówka odbija od pomostu i wspomagana wiosłami i tchnieniem zefiru — stoi nieruchomo za przykosą na środku rzeki nieraz dwie — trzy godziny; dodajmy olaklowanie przed i uporządkowanie łodzi po powrocie „z wycieczki"... jak nazwać tych ludzi?

Co do wioślarzy — spotkałem raz takie panienki, co na półbąku przewiosłowały w ciągu jednego dnia 100 kilometrów pod prąd Narwią... a to jak nazwać?

Dajcie więc koledzy-wariaci spokój nam, biednym motorowcom.

Po smutnych dygresjach natury psychicznej zwróćmy się do historii polskiego sportu wodno-motorowego.

Początki tego pięknego sportu giną w mgle zapomnienia: dawno, bardzo dawno, istniały na Wiśle motorówki, które samotnie pruły jej puste podówczas wody. Było to w owe czasy coś w rodzaju podróży łodzią przez Atlantyk: z podziwem myślę o tych zapomnianych wyczynach, oglądając szczątki ówczesnych korabi.

Mniej więcej dziesięć lat temu pojawiły się u nas motory przyczepne — wielkie machiny, przymocowane do niezdarnych, ciężkich łodzi. Na tych zespołach urządzano wyścigi, wywracając się niemiłosiernie z powodu wadliwej budowy kadłubów.

W ciągu następnych kilku lat doskonalą się nie tyle motory, ile jeźdźcy, którzy jednak ulegają, że tak powiem, stabilizacji. Mam na myśli „zamarynowanie" sportu wodnomotorowego: od owego czasu przybyło do dziś zaledwie paru zawodników; wszystkie zawody obsadzały w kółko te same nazwiska.

Niemniej znamiennym objawem, dającym się zaobserwować w ostatnich latach jest stopniowe wprowadzanie do zawodów motorów o mniejszych pojemnościach: a do dawniej nie było u nas ani jednego rasowego motoru poniżej 500 cm³, o tyle w ubiegłym roku stawało do t. zw. „Maratonu" aż 3 motory klasy A — do 250 cm³, a nawet jeden o pojemności 124 cm³.

Otóż w ciągu ostatniego dziesiątka lat sport „przyczepniacki" rozwija się skutecznie, osiągając kulminację w roku 1934, w którym zainaugurowano doroczne biegi narodo-



Ślizgacz wyścigowy 1931 r.



Ślizgacz wyścigowy 1936 r.



Nowoczesny ślizgacz turystyczny.



Wyścig klasy B.

we pod nazwą „Maraton", na wzór sławnego „Maratonu" amerykańskiego, choć w skromniejszej skali: zamiast ca 200 km Hudsonem — niecałe 50 km na trasie Warszawa—Świder—Warszawa.

Pierwszy „Maraton" zgromadził na starcie bezmała 20 zawodników — pożal się, Boże, — na jakich arkach Noego!: wielkie, ciężkie pudła, ani jednej łodzi, zdolnej do wykonia uczciwego wirażu.

Ale entuzjazm był, publiczności moc, organizacja całkiem możliwa.

Nagrody — puchary stałe i przechodnie sypały się, jak z rogu obfitości.

Następne lata przyniosły stopniowe zmniejszanie się ilości zawodników: te same twarze — weterani wszystkich zawodów poprzednich, ale zato — co za klasa!: sami wodniacy, czarni od wiatru i słońca.

W ubiegłym roku do „Maratonu" stanęły już wyłącznie ślizgacze o rasowym wyglądzie, a wyniki osiągały poziom przeciętnych długodystansowych biegów zagranicznych.

Triumfuje w „Maratonach" Akademicki Związek Sportowy, który zadaje kłam mniemaniu wodniaków, że „wyścig motorów jest wyłącznie wyścigiem kabzy"; klub ten, będący chyba najmniej zasobnym w gotówkę, zdobywa przez 3 lata z rzędu, a zatem na własność, puchar przechodni za najlepszą ekipę wyścigową.

Potwierdza się ogólna opinia o „AZS-owcach" zarówno motorowcach, jak żeglarzach — że „zawsze coś wykombinują i są pierwsi". W ciągu ostatnich 2—3 lat zjawiła się moc rasowych wyścigowych motorów przyczepnych, sprowadzonych bądź przez bogatsze kluby, bądź przez jeźdźców prywatnych, i oto zaczęła się tragedia: jeźdźcy przekonali się namacalnie, że nie wystarczy do zwycięstwa rekordowy motor, sprowadzony wraz z łodzią z Ameryki, że istnieje nieuchwytne „coś", co pozwala Amerykanom jechać z szybkością bezmała 100 km/godz. na takim samym zespole, na którym u nas w najdogodniejszych warunkach wyciska się niecałe 70 km/godz.

Co robią Amerykanie dla zdopingowania swoich stalowych rumaków? — oto pytanie, nurtujące nasz światek motorowy; na pytanie to mógłby, prawdopodobnie odpowiedzieć posiadacz rekordu Polski szybkości bezwzględnej, a zarazem w klasie B — do 350 cm³, którego wspaniały wyczyn ca 76 km/godz. przekroczył o 1,5 km/godz. rekord Europy, a tylko o 6 km ustępuje rekordowi światowemu. Wytrwały ten człowiek, jeżdżąc stale na tym samym motorze podniósł swą szybkość w ciągu 3 lat od 58,5 km/godz. w 1934 roku do 75,8 km/godz. w roku 1937.

Poniżej przytaczam tabelkę rekordów polskich z ostatnich 3 lat; dane te, choć niezatwierdzone rzucają pewne światło na rozwój sportu wodno-motorowego w Polsce.

Klasa:	Rekordy polskie w latach:			Rekord świata w r. 1937
	1934	1935	1937	
M (do 175 cm³)	—	—	42,2	63,04
A (do 250 cm³)	45,5	45,8	60,2	77,65
B (do 350 cm³)	58,5	63,8	75,8	82,06
C (do 500 cm³)	75	67,5	—	93,59
X (do 1000 cm³)	69,5	67,65	69,5	119,71 (nieofic. 127,52)

Uderza tu przede wszystkim szybki postęp w klasach A i B i brak jakiegokolwiek postępu w klasach C i X. Wyniki w tych ostatnich są śmieszne w porównaniu ze światowymi.

Nie stoimy już obecnie na końcu szeregu państw, kultywujących sport wodno-motorowy, przynajmniej w odniesieniu do klas A i B: podaję tu tabelkę, zestawiającą wyniki, osiągnięte w różnych państwach, przodujących pod tym względem:

Klasa:	Rekordy z r. 1937 w:			
	Anglii	Italii	St. Zjedn.	Polsce
A	60,9	67,7	77,65	60,28
B	59,65	74,3	82,06	75,8

Wyników w klasie C nie mogę podać, gdyż jedyny polski zawodnik, mający szanse osiągnięcia dobrych wyników, nie mógł wziąć udziału w mistrzostwach Polski w r. 1937.

W klasie X nie mamy, niestety, motoru, który można by bez wstydu „ludziom pokazać", wobec tego śmieszne wyniki w tej klasie należy uważać za niemiarodajne. Tyle o przeszłości; przyszłość wygląda jakoś więcej różowo: otóż istniejąca nieoficjalnie Komisja Międzyklubowa Jachtingu Motorowego, sparaliżowana jak dotąd z powodu braku statutu, a zatem moralnego oparcia, ma być w bieżącym roku przeistoczona w Związek, którego statut jest już w opracowaniu. Miejmy nadzieję, że Związek weźmie w twardsze ręce losy polskiego embriona wodno-motorowego.

L. D.

Co słychać zagranicą?

Przyznać trzeba, że zagranicą trochę więcej myśli się o wioślarstwie w zimie. Dotyczy to nietylko samych wioślarzy-zawodników, ale i publiczności. Pisma zamieszczają wiadomości, tyczące się przebiegu treningu i wioślarz nie ma możności zapadania w sen zimowy, który niestety jest u nas nagminnie panującym.

Wioślarze Cambridge i Oxford już przygotowują się do nowej batalii. Termin wyścigu ustalono na dzień 2 kwietnia. Przypomnieć należy, że w r. ub. Oxford nareszcie przerwał passę 13 pod rząd zwycięstw Cambridge'u i nareszcie wygrał. Wygrana ta stanowiła przełom w tych zawodach, które skutkiem ciągłych zwycięstw „Jasnoniebieskich" stawały się już nieco nudne.

Dania traci swoją najlepszą osadę, którą niewątpliwie była dwójka bez sternika klubu Soroe. Dwójka ta zdobyła srebrny medal olimpijski w Berlinie, a w Amsterdamie była również drugą w mistrzostwie Europy za Włochami. Szlakowy tej dwójki H. J. Larsen został powołany do wojska i nie będzie mógł trenować. Jego miejsce zajmie mistrz Danii na skifie Viggo Olsen i w ten sposób będzie to osada familijna, gdyż na nosku wiosłuje jego brat R. Olsen. Ciekawym jest tylko, czy młody Olsen dorówna umiejętnościom i rutynie Larsena?

Znany trener angielski G. D. Cordery, który wychował całe pokolenie świetnych skifistów niemieckich z Schaferem i dwójką Kaidel i Pirsch na czele, w r. ub. opuścił Niemcy. Oświadczył przy tym, że pobytem w Niemczech czuje się nieco zmęczony i chce odetchnąć inną atmosferą. Okazuje się jednak, że kilkumiesięczny wypoczynek w Anglii wystarczył Corderyemu, gdyż obecnie został zaangażowany do R. G. Wiking w Lipsku na stanowisko trenera.

Szwajcarii grozi utrata obydwu świetnych skifistów — Studacha i Rufliego. Studach już pod koniec ub. sezonu oświadczył, że wycofuje się z czynnego życia sportowego. Rufli zaś otrzymał posadę, która zmusi go do przeniesienia się do Bazylei, gdzie nie będzie miał czasu na trening. W ten sposób Szwajcaria zostanie pozbawiona jednego ze swych najmocniejszych punktów. Dzięki długoletniej rywalizacji Studacha z Ruflim, obydwaj ci skifiści doszli do wysokiej klasy i zdobyli dla Szwajcarii wiele sukcesów. Wstępujący na ich miejsce młody de Graffenried, nie reprezentuje jeszcze tej klasy, co jego słynni poprzednicy w rodzaju Bosshardta, Schneidra, Candeveau, Studacha i Rufliego.

Anglia przygotowuje się do wielkiej imprezy, która nosi dumną nazwę British Empire Games — Igrzyska Państwa Brytyjskiego. Reprezentacyjną ósemkę angielską, która pojedzie do Australii, gdzie (w Sydney) odbędą się igrzyska, trenuje słynny skifista angielski Jack Beresford junior i P. J. Jackson, nadzieja Anglii w biegach skifowych.



Król Danii Christian X wręcza nagrodę zwycięskiej osadzie niemieckiej w biegu o puchar Wschodniego Morza.

Włochy myślą bardzo poważnie o mistrzostwach Europy w Mediolanie i szukają ustawicznie młodych wioślarzy, którzy by mogli odegrać główną rolę. Ostatnio prasa włoska doniosła o nowej parze skifistów Bendoni i Tattini, którzy na dwójce podwójnej mają stanowić wielką klasę. Zdobyli oni mistrzostwo Włoch juniorów. Tak więc na dwójce podwójnej będą Włochy miały w roku 1938 dwie dobre osady, gdyż dwójka, która reprezentowała Włochy w Amsterdamie również przedstawiała niezły poziom.

Ciekawe hasło rzucili ostatnio Niemcy a hasło to brzmi: skif jest najlepszym nauczycielem wioślarstwa. Ponieważ jednak skif jest bardzo kosztownym sprzętem, a przy tym bardzo kruchym, przeto konstruktorzy niemieccy od szeregu już lat pracowali nad budową taniego skifa. Wreszcie znany teoretyk wioślarstwa, wykładowca berlińskiej Akademii wychowania fizycznego Hugo Bormann, skonstruował t. zw. Volksskiff, czyli skif ludowy, którego cena wynosi 250 marek. Skif ten zbudowany jest z dykty a zatem jest tańszy w budowie i trwalszy w używaniu. W Berlinie widzi się już dziesiątki tych skifów ludowych, które zdobyły sobie olbrzymią popularność. Wadą tej łodzi, której narazie Bormann nie potrafi usunąć, jest nieco zbyt wysoko położony punkt ciężkości, skutkiem czego wiosłowanie na takim skifie jest nieco inne, niż na skifie „prawdziwym".

Nie ulega wątpliwości, że trening większej ilości wioślarzy na takim skifie daje im lepsze opanowanie łodzi i samodzielność. Przypomnieć jednak należy, że i w Polsce od wielu już lat próbowano budować skify z dykty. Skify takie widziałem w Warszawie (WTW) i w Kaliszu (PKS). Warto by może sprowadzić jednego takiego skifa ludowego na wzór i budować u nas łodzie tego typu dla młodych wioślarzy.

W. D.

Ponętne zaproszenie dla polskich wioślarzy

Któż z polskich wioślarzy, którym wypadło zawadzić o Niemcy nie zna referenta turystycznego Niemieckiego Związku Wioślarskiego? (nosi on obecnie oficjalny tytuł: Deutscher Reichsbund fur Leibesübungen, Fachamt Rudern). Wysoka i tęga postać p. Pollego jest dobrze znana wśród wioślarzy zagranicznych a w samych Niemczech uchodzi on za jednego z najzdolniejszych organizatorów. Z jego inicjatywy doszły do skutku dwie wielkie wyprawy międzynarodowe wioślarzy kilku państw, którzy mieli sposobność zaznajomić się z pięknem wód marchii brandeburskiej w najbliższym pobliżu Berlina. W wyprawach tych Polska była licznie reprezentowana, zwłaszcza w pierwszej z nich a ówczesny występ naszych wioślarzy pozostawił po sobie nader dodatnie wrażenie. Serdeczne więzy nawiązane podówczas między wioślarzami niemieckimi a polskimi stanowiły pierwszy bodaj przejaw poważniejszego zbliżenia między wioślarstwem obydwu tych krajów.

Trzeba przypomnieć, że p. Polle nie ogranicza się do

samej organizacji wycieczki ale jest także duszą każdej wyprawy. Jego niezmordowana energia i pogoda umysłu, którą zachowuje w sytuacjach najbardziej krytycznych, zjednały mu sporą garstkę przyjaciół w całej Europie środkowej.

Dzięki inicjatywie p. Poltego wioślarze szeregu krajów mieli sposobność poznać się bliżej i wymienić między sobą wrażenia. Podczas tych wypraw zostały nawiązane niejedne nici przyjaźni, które przetrwają niejedną próbę. Obecnie p. Polte inicjuje trzecią wyprawę międzynarodową. Ponieważ okolice Berlina zostały już, można powiedzieć „wyeksploatowane" pod względem zainteresowań turystyki międzynarodowej, więc p. Polte kieruje trzecią międzynarodową wyprawę wioślarzy zagranicznych w jeden z najpiękniejszych zakątków Niemiec a mianowicie na zachód, na Men. Wyprawa ta zapowiada się bodaj jeszcze ciekawiej, niż poprzednie.

„Start" wycieczki będzie miał miejsce w dn. 9 lipca 1938 r. w Bambergu. Pierwszy dzień zostanie poświęcony na zebranie uczestników, omówienie szczegółów, podział na osady, przy czym zaznaczyć należy, że łodzie stawiają do dyspozycji uczestników wycieczki miejscowe kluby wioślarskie bez żadnych kosztów, związanych z transportem, ubezpieczeniem itp.

W dniu następnym odbędzie się uroczyste powitanie uczestników wycieczki. W dn. 11 lipca przewidziano zwiedzenie miasta Bamberg oraz wyjazd autobusami do Zamku Banz. Wieczorem tego dnia zebranie towarzyskie w lokalu klubowym Bamberger R. C. We wtorek 12 lipca uczestnicy wycieczki udadzą się autobusami do Staffelbach, gdzie już wsiądą do łodzi, aby pojechać do miejscowości Hassfurt. Tam spożyją obiad, poczym dalsza jazda do Schweinfurtu. W Schweinfurcie zwiedzanie zakładów firmy Fichtel i Sachs. Wieczorem zwiedzanie miasta.

We środę 13 lipca wyjazd ze Schweinfurtu do Volkach, tam obiad i piesza wycieczka do Vogelsburga. Po południu jazda do Kitzingen. Wieczorem zebranie towarzyskie na przystani Kitzinger R. V.

Czwartek 14 lipca przyniesie pauzę. Uczestnicy wycieczki udadzą się do Norymbergi autobusami. Powrót tego samego dnia wieczorem.

Na piątek 15 lipca przewidziano następujący program: rano wyjazd z Kitzingen do Ochsenfurt, tam drugie śniadanie, poczym dalsza jazda do Wurzburga. Wieczorem zabawa na przystani Wurzburger R. V. Sobota 16 lipca poświęcona jest na zwiedzenie miasta Wurzburga z jego osobliwościami architektonicznymi. Wieczór do dyspozycji uczestników wyprawy.

Niedziela 17 lipca przyniesie ciekawą wycieczkę autobusami z Wurzburga do Uffenheimu, Feuchtwangen, Dinkesbuhl, Rotheburga, Crelingen, Bad Moergentheim poczym nastąpi powrót do Wurzburga. Wieczór do dyspozycji.

W poniedziałek wracamy na łodzie. Z Wurzburga jedziemy do Veitschöchheim, obiad w Gemünden, popołudniu dojeżdżamy do Lohr, gdzie oczywiście zwiedzamy lokalne osobliwości. We wtorek 19 lipca dalsza jazda łodziami z Lohr do Rothenfels, a po obiedzie do Wertheim. Wieczorek iluminacja zamku, ognie sztuczne, zabawa.

We środę 20 lipca jedziemy z Wertheimu do Miltenbergu na obiad a po tym autobusami przez Spessart do Aschaffenburga. Wieczorem zabawa na przystani Aschaffenburger R. C.

Czwartek 21 lipca przyniesie zakończenie wyprawy. Autobusami jedziemy z Aschaffenburga przez Hanau i Offenbach do Frankfurtu nad Menem. W mieście tym jest sporo osobliwości do zobaczenia, więc cały dzień spędzamy we Frankfurcie, przyczym przewidziane jest zwiedzenie portu lotniczego i znanej fabryki I. G. Farben. Wieczorem widowisko ludowe. W piątek 22 lipca mamy jeszcze czas na dalsze zwiedzanie miasta i okolicy, wieczorem zaś nastąpi uroczyste zakończenie wycieczki w domu klubowym R. G. Germania. Kto ma jeszcze ochotę może pozostać jeszcze przez sobotę i niedzielę, aby zobaczyć okolice Frankfurtu, wziąć udział w przejażdżce po Menie itd.

Warunki finansowe udziału w tej tak pięknie zapowiadającej się wycieczce nie zostały jeszcze opublikowane. W każdym razie, znając „taryfę" wypraw poprzednich można być przekonanym, że koszty te będą minimalne i absolutnie nie przekroczą możliwości skromnych kieszeni wioślarskich. Pamiętać należy, że na kolejach niemieckich uczestnicy będą korzystać ze zniżki 60%, a więc koszty biletu do Bambergu zmniejszą się wydatnie. Poza tym możliwym jest, że wiele miejscowości, przez które przejeżdżać będzie wycieczka zorganizuje przyjęcia, przez co koszty i tak dość nieznaczne, zmniejszą się jeszcze.

Kto więc ma tylko możność wyjazdu w tym czasie na urlop — powinien wykorzystać to miłe zaproszenie nad Men. Z pewnością nie pożałuje tej wycieczki. Trzeba przytym przypomnieć, że będzie to wycieczka międzynarodowa, a więc wezmą w niej udział przede wszystkim wioślarze zagraniczni. Napewno pokażą się licznie Duńczycy, przybędą Szwajcarzy, Szwedzi, Holendrzy, Anglicy itd. Także i z tego względu wycieczka ta zapowiada się nad wyraz interesująco.

Oficjalne zaproszenie dla PZTW. ma nadejść w najbliższym czasie. Podane zostaną przy tym szczegółowe informacje, dotyczące kosztów wycieczki i warunków udziału w niej. Zanim to jednak nastąpi — każdy będzie miał sposobność rozważyć zalety tej wycieczki i... nabrać ochoty do jazdy nad Men.

W. Długoszewski.

ZNIŻKI KOLEJOWE

Artykuł mój pod tytułem „Pomoc dla sportu" wywołał reakcję, bardzo ostrą, w postaci sprostowania przez Państwowy Urząd Wychowania Fizycznego i P. W. Pisząc ten artykuł powodowałem się jedynie chęcią przyczynienia się do wywołania dyskusji na temat nowych przepisów o zniżkach kolejowych, które nie tylko według mojego zapatrywania, lecz także zdaniem wielu kolegów — sportowców, są dla sportu niekorzystne.

Po zaznajomieniu się ze sprostowaniem PUWF i PW muszę przyznać, że niektóre z moich wywodów były niesłuszne, gdyż oparte na niezrozumieniu dotyczących punktów przepisów. Ponieważ nie ja jeden doszedłem do takich wniosków, lecz i wielu innych kolegów, dowodzi to, że przepisy nie są zredagowane dostatecznie jasno.

Czuję się w obowiązku podać do wiadomości Czytelników Sportu Wodnego, że wobec wyjaśnień, zawartych w sprostowaniu PUWF i PW, cofam podniesione w moim artykule zarzuty co do punktów objętych tym sprostowaniem. Równocześnie zaznaczam, że podając nowe przepisy krytyce, nie miałem bynajmniej zamiaru występować w jakikolwiek sposób przeciw naszym najwyższym Władzom sportowym, lecz chciałem dać im tylko materiał z „linii", potrzebny do wywalczenia korzystniejszych dla sportu żeglarskiego warunków.

Czesław Petelenz



Wieś a sport i wychowanie fizyczne

Czy rzeczywiście wychowanie fizyczne i sport są tak potrzebne dla wsi, że tyle się robi o to teraz huku i tyle dyskutuje się. Czy właśnie bezpośredni kontakt włościanina z przyrodą i praca na roli nie wystarczają mu za gimnastykę i za boks lub udział w jakich zawodach sportowych do uprawiania których chce zmusić go powiedzmy ostatnia [illegible].

Musimy odpowiedzieć na to nie, a to dlatego, że wychowanie fizyczne i sport wyzwalają człowieka z niewoli jaką na niego nakłada jego praca zawodowo zarobkowa. Dla chłopa polskiego zagadnienie to jest specjalnie ważne, gdyż może się stać jednym z zasadniczych środków w walce o poprawę bytu i szerszego udziału w wartościach kulturalnych, które są obecnie dostępne dla miasta.

W „Sporcie Polskim" ukazało się kolejno kilka artykułów na temat udostępnienia w. f. i sportu dla wsi, oraz rozwinęła się dyskusja o ideologiczne założenie tej akcji. Udział w dyskusji biorą: nauczyciel, wizytator wychowania fizycznego ministerstwa W. R. i O. P. p. M. Krawczyk, dziennikarz sportowy z Wilna p. J. Niecięcki, oraz p. St. Gorączko jako ideolog ruchu chłopskiego. Ze wszystkich artykułów właśnie artykuł p. St. Gorączki najtrafniej i można powiedzieć najsolidniej poruszył interesujące nas zagadnienie. Oto co mówi przytoczony przez nas autor: w Nr. 8 S. P. z dn. 20.X.37 p. t. Wychowanie fizyczne na wsi. — Realny pozytywizm skloni chłopa do uprawiania wychowania fizycznego na podstawie nakazu dyktowanego z wewnątrz jego trzeźwej praktyczności. Jeżeli uda się nam udowodnić, że wychowanie fizyczne i sport służą chłopskim interesom całą swą bezpośrednią celowością, to osiągniemy duży sukces. Bo gdy chłop już coś rozumie, to z uporem będzie dążył po rozpoczętej drodze.

Otóż właśnie nie daleka chłopska Finlandia może służyć nam najbardziej klasycznym tego przykładem. Sport fiński został dźwignięty na tak zawrotne wyżyny przez świadomego chłopa fińskiego. To są ci sławni biegacze, miotacze, narciarze fińscy. Dziewięćdziesiąt procent ich rekrutuje się z małych osad wiejskich, z ferm, których dziesiątki tysięcy są rozsiane na pagórkowatej krainie jezior. A jakże jest ze sportem w Danii, w Szwecji, Norwegii, w tych krajach gdzie miasto, zaryzykujemy to powiedzenie jest przeważnie wielką wsią. Gdzie dystans i różnica pomiędzy wsią a miastem nie jest tak ostra i tragiczna jak [illegible]

Chłop polski w walce o lepszy byt chce wykorzystać obecnie sport i wychowanie fizyczne dla swojego odrodzenia. Właśnie to parcie z dołu znalazło swoje echo w konkretnych hasłach usportowienia wsi jakie rzucają obecnie nasze naczelne władze wychowania fizycznego i sportu, oraz państwowe związki sportowe.

Stoimy wobec zagadnienia, które z tych instytucyj są powołane do przeprowadzenia całokształtu tej akcji. Związki sportowe w każdym bądź razie nie. Poprostu brak im w tym kierunku doświadczenia oraz niezbędnych środków. Akcją tą muszą pokierować PUWF i min. W. R. i O. P. P. Gorączko jednakże myli się, mówiąc, że: „możliwości propagandy sportu i w. f. na wsi przez działalność związków sportowych... są minimalne. Zawsze istnieje możliwość współpracy tych związków z wszelkiego rodzaju organizacjami działającymi na wsi. Gdyby tę sprawę ujął w swoje ręce Związek Związków Sportowych to przy skoordynowaniu całej pracy mogła by być ona bardzo skuteczna [illegible]cza jeśli chodzi o przyciągnięcie do sportu i w. f. starszego pokolenia.

Ogarnięcie młodzieży wiejskiej w obecnych warunkach nie należy do specjalnie trudnych zadań. To jest kwestia kilku lat. Fundusze na to znajdą się z obciętych subsydyj dla niektórych zbyt kosztownych, a niepotrzebnych pseudoideologicznych organizacyj wiejskich, które wnoszą zamęt w całą sprawę konsolidacji narodowej wsi.

Ministerstwo W. R. i O. P. dotąd jeszcze nie postawiło należycie sprawy wychowania fizycznego w szkołach wiejskich. I nie słychać nic narazie o jakichś próbach w tym kierunku, chociaż opinja społeczna żywo tym się interesuje.

Szkoda czekać na inicjatywę jednostek, o której mówi p. Krawczyk w swoim artykule „Wysportowienie wsi" S. P. Nr. 3 z 15.9.37. W budżecie min. w. r. i o. p. poprostu musi być zwiększony kredyt na nauczyciela wychowania fizycznego. Francja dała nam przykład jak może być rozwiązany problem pracy nauczyciela w. f. na terenie wiejskim. Każdy nauczyciel ma kilka wsi i ma rower. U nas zbyt się lekceważy rolę nauczyciela nietylko w sporcie i w. f., ale i w pracy kulturalnej daje mu się bardzo mało, a żąda się od niego bardzo wiele. Otóż nauczycielem wychowania fizycznego w zakresie ich działalności trzeba dać jaknajwiększe uprawnienie i poparcie w kształtowaniu nowego i zdrowego obywatela w myśl zasady in corpore sano, mens sana. Pożegnamy się wtenczas z widokiem koślawego akademika, który nawet laski nie może udźwignąć w obronie swojej idei lub zdobyć się na poprowadzenie samodzielnego konkurencyjnego interesu aryjskiego.

Jeśli chodzi o pracę na wsi PUWF'u, to musi być ona stanowczo zreorganizowana. Poziom wymagań wychowania fizycznego i sportu wsi jest już na tyle wysoki, że niestety wiedza instruktorów powiatowych w. f. i p. w. jest zbyt mała i niewystarczająca. Trzeba pchnąć na wieś nowe kadry, bardziej fachowe, bardziej inteligentne. Jeszcze jeden kardynalny warunek, ci ludzie muszą być związani z terenem pracy ideowo i znać dobrze psychologię chłopską.

Zresztą i sam program w. f. i sportu dla wsi musi ulec poprawkom. Zupełnie słusznie mówi p. Gorączko w tym samym swoim artykule — Przestańmy karmić chłopa kanonami stworzonymi w ubiegłych stuleciach dla młodzieży uczącej się w postawie siedzącej, aż do powstania [illegible] kulszowej!

W moim zrozumieniu, po zdaniu sobie sprawy z chłopskiej mentalności i po rozpatrzeniu charakteru obecnie lansowanych form sportu, jego faktury i organizacji, twierdzę, że usportowienie wsi zależne jest: a) od zgrania popytu sportowego z podażą, b) od udowodnienia, że sport jest zjawiskiem służącym rozwojowi życia ludzkiego, a formy jego są bezpośrednio związane z najbliższymi celami chłopskiego życia praktycznego. Zgranie popytu z podażą



Sprzęt rybacki na brzegu Naroczy.

fot. B. Okuszko

może nastąpić jedynie przez stworzenie wartości zupełnie nowych opartych na potrzebach realistycznej kultury chłopskiej. Teoretykom sportu i ludziom sport ten tworzącym, łatwiej nagiąć się do życia chłopa i zerwać z poglądami niesłusznymi niż zmusić chłopa do przeżywania uczuć wzniosłych w dziedzinie abstrakcji po udanym rzucie do kosza lub po pobiciu rekordu o jedną dziesiątą. ...Dlatego też obecne faktury sportu trzeba zmienić na więcej związane z codziennością chłopskiego życia, a zwłaszcza z jego potrzebami...

Nawiązując do poruszonego przez nas tematu usportowienia wsi należy słów kilka poświęcić znaczeniu propagandy sportów wodnych na wiejskim terenie.

Wioślarstwo, żeglarstwo, pływanie są to dziedziny sportu, które korzeniami swoimi tkwią właśnie w praktycznej codzienności chłopskiej. Wszędzie gdzie jest woda, gdzie chłop jest rybakiem przewoźnikiem istnieją możliwości rozwoju tych sportów, ale to nastąpi tylko wtenczas, kiedy naocznie będzie wykazana mu korzyść materialna płynąca z tego. Weźmijmy naprzykład takie jezioro Narocz. Dziewięćdziesiąt procent rybaków nie umie pływać, chociaż zato świetnie wiosłują i panują nad swoim sprzętem rybackim. Dotąd jeszcze mimo ożywionego ruchu turystycznego nie ma tam ani jednej wypożyczalni łodzi wycieczkowych. Typ olbrzymiej ciężkiej łodzi rybackiej jest do celów turystycznych nieodpowiedni, a inne konstrukcje nie są im znane. Bardzo wdzięczna rola pionierska dla P. Z. T. W., tak samo jest z żeglarstwem i pływaniem.

Potężnym zastrzykiem propagandowym jest dla chłopa konkretna możliwość obejrzenia korzyści wypływających z uprawiania w. f. i sportu. Tylko to co on widzi przeniesione z miasta jako obce, śmieszne czasem, a przede wszystkim pańskie. Dlategoż musimy teraz u zarania chłopskiego sportu wyjątkowo ostrożnie podchodzić do tego zagadnienia i bardzo uważnie słuchać co mówi sama masa chłopska na ten temat.

D. Krzowski

Kronika pływacka

Mistrzostwa pływackie Europy

Do mistrzostw pływackich Europy zgłosiło się już 21 z 29-u zaproszonych państw, a mianowicie: Polska, Niemcy, Austria, Luksemburg, Szwecja, Norwegia, Czechosłowacja, Hiszpania, Holandia, Francja, Włochy, Portugalia, Islandia, Szwajcaria, Irlandia, Estonia i oczywiście Anglia.

W turnieju waterpolo wezmą udział zespoły Węgier, Niemiec, Szwecji, Luksemburga, Austrii, Jugosławii, Belgii, Anglii, Czechosłowacji, Hiszpanii, Holandii i Francji.

Mistrzostwa odbędą się w dniach od 6 do 13 sierpnia w Londynie, gdzie Angielski związek pływacki, organizujący zawody, zamierza wynająć jeden z większych hotelów dla uczestników mistrzostw.

Karliczek w Berlinie

W Berlinie rozegrane zostały pływackie akademickie mistrzostwa wyższych uczelni Rzeszy. W biegu na 1500 m Karliczek zajął drugie miejsce w czasie 22:61,1. Pierwszym był Liebich w czasie 22:25,6.

Zimowe mistrzostwa Polski

Polski Związek Pływacki postanowił powierzyć organizację zimowych mistrzostw pływackich Polski Łódzkiemu Okręgowemu Związkowi Pływackiemu. Mistrzostwa te odbędą się w lutym w basenie YMCA.

Mecz Polska—Austria w Wiedniu rozegrany zostanie w połowie kwietnia.

Na pływalni C. I. W. F

Treningowy obóz waterpolowy, pod kierunkiem trenera węgierskiego Rayki odbył się w ubiegłym miesiącu.

Węgier wyraża się w dodatnich słowach o postępach i zdolnościach polskich pływaków, a mianowicie:

Bocheński przy swej wadze, szybkości, „głowie w grze" i dobrym strzale jest najlepszym kierownikiem ataku. Jednak specjalnego talentu do piłki wodnej nie posiada. Makowski jest najmądrzejszym graczem ze wszystkich. Jedyną jeszcze wadą, to słaby strzał. Ale to jest kwestia treningu. Zubowicz jest najlepszym technikiem; posiada najsilniejszy strzał. Musi dużo trenować, aby być w kondycji i zwalczyć swą angielską flegmę w grze. Karpiński jest zdolnym i zawziętym bekiem, ale musi nauczyć się mądrze podawać piłkę atakowi i strzelać. Iwanow, belgijski student posiada wrodzony „dryg" do waterpola. Jest on dużą nadzieją na przyszłość. Jastrzębski to bardzo zdolny bramkarz, niestety, mało trenuje, wskutek czego popełnia często fatalne błędy. Konarek wnosi do gry dużo serca i temperamentu; gra za bardzo egoistycznie. Szwankuje kondycja fizyczna, ale jest kwestia treningu i życia w myśl zasad sportowych. Hallor to najpoważniej traktujący waterpolo gracz obozu. Twardy Ślązak wraz z Karpińskim stworzy doskonałą parę obrońców. Podobnie, jak i Karpiński, podaje piłki bez głowy, co u beka jest dużym błędem. Jędrysik to nasza największa nadzieja na przyszłość. Gra prawie bezbłędnie, słabszy ma tylko strzał no i kondycję (17 lat!) Kieryś to kopia Jędrysika. Wiener za dużo fauluje, ale przy swej wadze może być dobrym bekiem. Smoderek, zawzięty bek o dobrej technice i „głowie" ale za wolny. Bocheneк to bramkarz przyszłości. Poza tym na obozie byli jeszcze poznańczycy Cendlak i Kolasiński, którzy po zaznajomieniu się z metodami pracy Raykiego, stać się powinni pionierami waterpola w Poznaniu, oraz krakowianin Włodek.

10 pierwszych wymienionych plus Karliczek I i Jankowski stanowić będą reprezentację Polski.

Pierwszy „chrzest bojowy" otrzymają nasi waterpoliści już w marcu: przyjeżdża do Polski na miesięczne tournée drużyna węgierska M. T. K. w której barwach grają obecni reprezentanci Węgier, Homonay, Brandy, Hazay i Mezay. Oprócz nich Laky Földes i Vadas nie są o wiele słabsi. Mistrz olimpijski Csik uzupełni drużynę.

* * *

Również na pływalni C. I. W. F. odbyły się w grudniu międzykubowe zawody dla juniorów I-ej i II klasy, które zgromadziły przeszło 50 zawodników ze wszystkich klubów stołecznych... prócz AZS-u.

Po raz pierwszy w Polsce organizatorowie przeprowadzili selekcję zawodników nie ze względu na klasy, ale ze względu na wiek. Okazało się, że jednak juniorzy są lepsi i od II klasy!

Wyróżnili się specjalnie Smoliński, Kummant i Kossowski.

Wyniki szczegółowe:

100 m. st. klas. dziewcząt: Lisowska 2:03,7.

100 m. st. klas. jun. chłopców: Kossowski 1:31,4.

100 m. st dow. chłopców: Smoliński 1:10,2 (!) bez konkurencji.

100 m. st. grzbiet. chłopców: Kummant 1:26,3 (!).

100 m. st. dow. dziewcząt: Wieczniewska 1:42.

Sztafeta 3×100 st. zm. PZL 4:32,6.

Sztafeta 5 × 50 st. dow. Legia 2:42.

Poza tym odbyły się dwa mecze waterpolowe pomiędzy teamami kombinowanymi. Wyróżnili się „niedobitki" obozu waterpolowego. Zubowicz, Iwanow i Konarek.

* * *

Obecnie jednak musi nastąpić dłuższa, bo aż dwumie-[illegible] przerwa w treningu waterpolistów z powodu [illegible]knięcia basenu C. I. W. F. do 1 marca b. r.

Kursy WF. w Katowicach

Okręgowy Ośrodek WF w Katowicach organizuje w pływalni Łaźni Miejskiej w Katowicach 6-tygodniowy kurs pływacki dla pań i panów niestowarzyszonych początkujących i zaawansowanych.

Pierwsza lekcja odbędzie się 18 bm.

Dalsze lekcje odbywać się będą dwa razy w tygodniu we wtorki i czwartki od godz. 18—19 dla panów, a od godz. 19—20 dla pań.

Opłata za cały czas trwania kursu wynosi 5 złotych. Ćwiczenia prowadzone będą pod kierunkiem fachowych [illegible] instruktorskich Okręgowego Ośrodka WF.

Imprezy pływackie na Pomorzu

Podczas walnego zebrania pływaków pomorskich ustalone zostały terminy szeregu imprez sportowych w roku bieżącym. I tak w lutym odbędzie się spotkanie Łódź—Pomorze, w lipcu trójmecz młodych Toruń—Bydgoszcz—Grudziądz, a w sierpniu Pomorze—Poznań i rewanżowe spotkanie z Łodzią.

Wpław przez Sekwanę

W bieżącym sezonie doroczny wyścig pływacki wpław przez Sekwanę odbył się w wyjątkowo trudnych warunkach, bo przy 4° mrozu.

Mimo dotkliwego zimna, na starcie zjawili się czołowi pływacy francuscy z zeszłorocznym zwycięzcą Cartonnet na czele. Zwycięstwo odniósł młody pływak Perrentin, który przebył 300 m w czasie 2:40 sek. przed Foucher, który uzyskał czas o 2,6 sek. gorszy.

Na Florydzie

Na Florydzie tymczasem, gdy nasze rzeki stoją pod lodem — pływają sobie w najlepsze i to znakomicie, o czym świadczą wyniki pływaków amerykańskich: młodziutka Ferbes na 100 m. nawznak osiągnęła 1:18 — słynna Rawls na 50 yardów st. klas. 34,6 — a rekordzista świata Peter Fick 60 yard. 28,6 sek.

Francuz w Moskwie

Najlepszy pływak Francji i rekordzista świata Jean Taris, wyjechał do Rosji Sowieckiej. Pierwsze jego występy w Moskwie zakończyły się dotkliwymi porażkami. Drugi występ w Leningradzie przyniósł francuskiemu pływakowi również same klęski.

Dunka bije rekordy

Młodziutka Dunka Ranghild Hveger posiada obecnie aż 9 rekordów światowych.

Ostatnio Hveger ustanowiła trzy nowe rekordy światowe. Na 300 m. st. dow. uzyskała ona czas 3:49,9, na 400 m. osiągnęła czas 5:11 sek., wreszcie na 440 yardów 5:12 sek.

Pływaczka — królową sportu

Tytuł królowej sportu na rok 1937 przyznano młodziutkiej 18-letniej pływaczce Katherine Rawls.

Kronika wioślarska

Dochodowe regaty wioślarskie

Królewskie regaty w Henley, które odbywają się corocznie w ostatnim tygodniu czerwca, wzgl. w pierwszym lipca, są niewątpliwie najpopularniejszymi regatami wioślarskimi na całym świecie. Do niedawna regaty te cieszyły się opinią nieoficjalnych mistrzostw świata.

Ze sprawozdania komitetu regatowego wynika, że ostatnie regaty przyniosły brutto dochodu 9 127 funtów szterlingów, a więc blisko ćwierć miliona złotych. Komitet miał jednak poważne wydatki w związku z budową trybun itd.

W r. 1938 wyznaczono regaty na dnie 29 czerwca do 2 lipca. Wprowadzono także doniosłą zmianę, pozwalając na trenowanie osad, startujących w regatach przez trenerów zawodowych. Dotychczas osady te mogły być trenowane wyłącznie przez instruktorów-amatorów.

Z Bydgoskiego Towarzystwa Wioślarskiego

Roczne sprawozdanie z działalności B. T. W. dało cyfrowe dowody owocnej działalności Towarzystwa, które przoduje wszystkim klubom polskim.

Zdobyto mianowicie startując w 13 regatach w kraju i zagranicą, 23 pierwsze miejsca, podnosząc ilość zwycięstw odniesionych w ciągu 17-tu lat istnienia do 153.

Liczba członków Towarzystwa ze 186 wzrosła do 201, przy czym wstąpiło nowych 56 osób.

Obecny tabor klubu składa się z:

9 łodzi wyścigowych

12 łodzi półwyśc. klepkowych

[illegible]

1 motorówki.

Bardzo już posunęła się naprzód sprawa budowy nowej przystani, gdyż dotychczasowa przy wzmożonej frekwencji jest zdecydowanie za ciasna.

Podczas wycieczek turystycznych członkowie klubu zrobili na wiosłach 13792 klm. przy 1772 wyjazdach.

Poraz piąty zdobyty został puchar Prezydenta R. P. a puchar ś. p. prezesa Józefa Radwana po 14-letniej wędrówce zdobyty został już na własność.

Z tego krótkiego rysu możemy się łatwo zorientować, jak wydajną i pożyteczną jest praca Towarzystwa, któremu życzymy szczerze nadal równie owocnych wyników jak dotychczas.

Z działalności Poznańskiego Komitetu Towarzystw Wioślarskich

Dnia 24 listopada 1937 r. odbyło się w Pałacu Działyńskich Walne Zebranie Poznańskiego Komitetu Towarzystw Wioślarskich przy licznym udziale prezesów i delegatów wszystkich 8 zrzeszonych klubów poznańskich.

Jak wynikało ze sprawozdań przewodniczącego Komitetu, p. Żnińskiego i kierownika Komisji Sportowej p. mec. Grzegorzewskiego, zamyka Komitet swą roczną kadencję po ożywionej działalności, uwieńczonej powodzeniem we wszystkich jego zamierzeniach.

Bal Komitetu, pierwszy tego rodzaju, urządzony w lutym, w pięknie udekorowanej emblematami wioślarskimi sali „Belwederu", był dużym sukcesem nie tylko towarzyskim, ale nawet i finansowym. Otwarcie sezonu na przystani „Trytona" zgromadziło poza wszystkimi wioślarzami Poznania także wielu przyjaciół sportu naszego z pośród władz cywilnych i wojskowych. Tego samego dnia odbył się pierwszy w Poznaniu Sejmik Sportów Wodnych, zwołany przez wicewojewodę poznańskiego, p. Walickiego. Na

Sejmiku wygłoszono referaty z wszystkich dziedzin sportu [illegible]

Dnia 30 maja rb. odbyły się przy pięknej pogodzie i przed liczną publicznością regaty wiosenne propagandowe na dolnym odcinku Warty, a dnia 6 czerwca brały kluby gremialny udział w Święcie sportowym, urządzonym [illegible] Miejski Komitet WF i PW.

Dnia 3 lipca zainicjował Komitet „Wianki" na dolnym odcinku Warty, w którym uczestniczyły oświetlone i udekorowane łodzie wszystkich klubów poznańskich i zostały wyróżnione trzema nagrodami.

Międzyklubowe regaty odbyły się po kilkuletniej przerwie w tym roku znowu na jeziorze Witobelskim z udziałem osad z całej Polski. Regaty te były równocześnie eliminacją załóg do startu na mecz „Polska—Węgry". Kluby poznańskie wysłały poza tym załogi na liczne regaty pozamiejscowe, a mianowicie do Chełmży, Kruszwicy, Bydgoszczy i Warszawy i brały również udział w regatach zagra[illegible]

Zamiast regat jesiennych międzyklubowych wprowadził Komitet imprezę nową w swoim rodzaju, a mianowicie regaty wewnętrzne, urządzane przez poszczególne kluby u siebie kolejno przez szereg niedziel we wrześniu i październiku rb. Jeden bieg w programie regat przeznaczono na t. zw. „towarzyski" tj. międzyklubowy. Regaty te odbywały się na Warcie. Ostatnie regaty urządził klub „Tryton" z biegiem towarzyskim „old boyów" na łodziach półwyścigowych na długie wiosła. W tym samym dniu zamknięto tegoroczny sezon wioślarski na przystani „Trytonu".

Głównym zadaniem nowo wybranego zarządu Komitetu Towarzystw Wioślarskich będzie urzeczywistnienie dawno już planowanego obudowania jeziora witobelskiego, aby stworzyć odpowiedni tor z należytą długością. Starania w tym kierunku są w pełnym toku, i Komitet Poznański dąży wszelkimi drogami do tego celu, aby Związek Towarzystw Wioślarskich powierzył mu urządzenie regat Polska-Węgry, które w roku bieżącym odbędą się w Polsce.

Na czele nowego zarządu stanął znany miłośnik sportu wioślarskiego, p. prof. Dr. Antoni Jurasz, którego energia przy przeprowadzaniu zamierzonych celów jest znana i który swoją osobą gwarantuje dalszy rozwój tutejszego ośrodka wioślarskiego. Dotychczasowy przewodniczący Komitetu, p. Bogdan Żniński, który ze względów od niego niezależnych nie mógł przyjąć urzędu, będzie jednak nadal współpracował z Komitetem, a gotowość jego do dalszego gorliwego współdziałania powitał nowo obrany zarząd z wielkim zadowoleniem.

Jako dalszych członków zarządu powołano p. Stefana Pieczyńskiego jako wice-przewodniczącego, p. Dr. Grzegorzewskiego jako przewodniczącego spraw regatowych, p. Rzadkiewiczównę jako skarbniczkę, p. Kasprzaka jako sekretarza, pp. Pawluka, Dr. Kazimierza Jurasza i p. Vaumunda jako komisję prasową, pp. por. Jankowskiego, Englerta i Urbańskiego jako komisję rewizyjną.

Różne

Poszczególne reprezentacje na Olimpiadę

Poszczególne związki sportowe przesłały już listy zawodników, mających wejść do kadr olimpijskich — do zatwierdzenia przez P. K. Ol.

Sporty wodne przedstawiają się następująco:

Pływanie:

Panowie: Bocheński, Karliczek, Jędrysiak, Kurpiński Heidrich, Rudzisz, Jastrzębski, Jankowski, Hallor, Gumkowski, Kruczkowski, Szwarc, Rusin, Mezrycki.

Panie: Kratochwilówna, Dawidowiczówna, Bollówna Kazimierczakówna, Morawska-Banaszewska.

Kierownicy: pp. Czyż i Baranowski

Wioślarstwo:

Pierwsza grupa: Dudziński, Leu, Świątkowski, Figiel, Dondajewski, Lorenz, Dominiak, Parzysz, Verey, Ustupski-Kuryłłowicz, Manitius, Ronke, Tereszwill, Stilter, Wieczorek.

Druga grupa: Janowski, Treuchel, Grobelny, Kokot, Reich, Trzciński, Koneczny, Andrzejewski, Kepel, Łebkowski, Wołosiewicz I, Wołosiewicz II, Kobyliński, Braun, Zawadzki, Karwecki, Kiedel, Jurowski.

Kierownik p. Długoszewski.

[illegible]

Sobieraj, Polaszek, Witt, Pucia, Donaszewski, Hadamecki, Wichary, Homel.

[illegible]

Na łyżwach pod żaglem

Na zatoce Puckiej rybacy, korzystając z grubego lodu i olbrzymich przestrzeni lodowych, uprawiają niezwykle cie[illegible] tywnych łyżwach z żaglem. Łyżwy rybackie skonstruowane domowym sposobem z kawałka ostrego żelaza, przytwierdzone są do płaskiej deszczułki, którą umocowuje się do stopy przy pomocy rzemienia. Na tych prymitywnych „bojerach" rybacy rozwijają niebywałą szybkość do 60 kilometrów na godzinę.

POLSKI ZWIĄZEK ŻEGLARSKI
Warszawa, Nowogrodzka 4

KOMUNIKAT

Projekty monotypu 8 m²

Po uwzględnieniu wytycznych z Komisją do spraw ustalenia projektu małego monotypu joli mieczowej, Komisja Techniczna opracowała szkice wstępu takiego projektu o pow. 8 m² żagla. Wobec przeszkody natury technicznej, projekt ten nie będzie rozsyłany członkom P. Z. Ż., natomiast jest do przejrzenia w lokalu Związku w czasie od 17 do 29 b. m. w godzinach urzędowych. Ponadto w dniach 17 i 24 b. m. w godz. 18—20 będzie udzielał wszelkich informacyj Pezewodniczący Komisji Technicznej.

Za zarząd P. Z. Ż.

[illegible] [illegible]
J. Lisicki *Kom. Cz. Petelenz*

Ceny ogłoszeń: 1 strona zł. 300, $^1/_2$ strony zł. 155, $^1/_4$ str. 80, $^1/_8$ strony zł. 40, w tekście o 50% drożej.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, BR. PIERACKIEGO 15 — TEL. 670-56.

Prenumerata „Sportu Wodnego" wynosi rocznie Zł. 18.—, półrocznie Zł. 9.—.

Rękopisów nie zamówionych nie zwraca się. Ogłoszenia i prenumerata zagr. 50% drożej. Konto w P. K. O. Nr. 6013

Wydawca „WAW" Warszawska Agencja Wydawnicza S-ka z o. odp. *Redaktorka MARIA MAJCHEROWA*

Druk. M. Starzyński i S-ka, Chłodna 37, tel. 669-40.